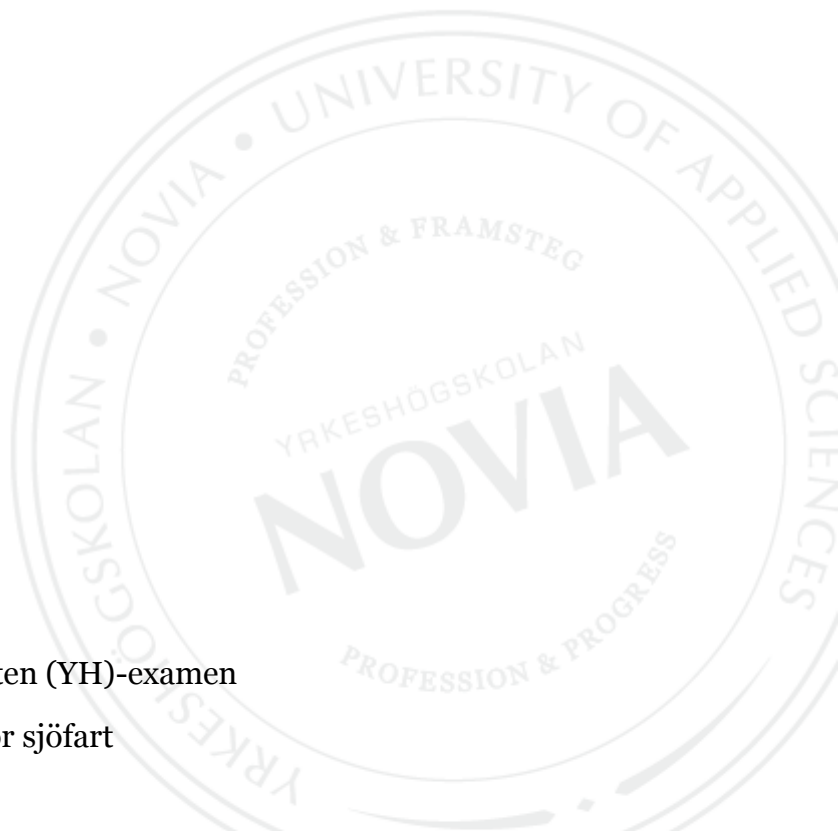


Arbetstider och fartygsbemanning

En studie i bemanningens tillräcklighet på finska småtonnagefartyg

Karl Mether

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för sjöfart
Åbo 2012



EXAMENSARBETE

Författare: Karl Methér

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktningssalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Jami Toivonen

Titel: Arbetstider och fartygsbemanning – En studie i bemanningens tillräcklighet på finska småtonnagefartyg

Datum	20.4.2012	Sidantal	29	Bilagor 1
-------	-----------	----------	----	-----------

Sammanfattning

Detta examensarbete är en studie om huruvida bemanningen på finska småtonnagefartyg i utrikestrafik räcker till för att uppfylla de internationella och nationella krav som ställs på arbets- och vilotider. Jag granskar även hur bekanta däcksbefälet på dessa fartyg är med reglerna och hur de anser att regelverket kan omfattas i praktiken.

Metoden för arbetet består av en kvalitativ utredning med intervjuer av sex personer som arbetar eller nyligen har arbetat som däcksbefäl på finska småtonnagefartyg. Den teoretiska delen av arbetet grundar sig på den gällande finska lagstiftningen och internationella överenskommelser inom ämnet.

I arbetet lyfter jag fram de problem som förekommer i trafiken med små fartyg som är bemannade med en liten besättning. Med liten vaktgående besättning uppstår det lätt problem ifall vakthållningsarrangemangen inte är väl genomtänkta. Genom arbetet har jag lyft fram en del av de vanligaste problem som kan uppstå och ger även idéer till lösning av dem.

Många styrmän och befälhavare är okunniga angående de gällande reglerna om arbets- och vilotider till sjöss. Orsaken till detta anser jag är bristfällig intern information inom rederierna och fartygen, men också ett för flyktigt behandling av ämnet inom sjöfartsutbildningen. Information om ämnet finns dock nära till hands på fartygen i form av lagtexter och webbaserade publikationer.

Språk: Svenska Nyckelord: arbetstid, vilotid, bemanning, lagstiftning

Förvaras: Examensarbetet finns tillgängligt i webbiblioteket Theseus.fi

BACHELOR'S THESIS

Author: Karl Methér

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Jami Toivonen

Title: Working hours and manning of ships – A study in the adequacy of manning on Finnish small tonnage ships

Date	20.4.2012	Number of pages	29	Appendices	1
------	-----------	-----------------	----	------------	---

Summary

This thesis is a study on whether the manning of Finnish small tonnage vessels in international trade is sufficient to meet the international and national requirements for hours of work and rest. I also examine how familiar deck officers on these vessels are with the rules and regulations.

The method consists of a qualitative study of interviews with six people that are working or have recently worked as deck officers on Finnish small tonnage vessels. The theoretical part of the thesis is based on the current Finnish legislation and international agreements on the subject.

In the thesis I highlight the problems that occur in the traffic with small vessels manned by a small crew. With a small watchkeeping crew problems can easily arise if the arrangements on hours of rest are not well thought out. In the thesis I discuss the most common problems that can occur and provide ideas in solving them.

Many masters and officers of the watch are unaware of the existing rules and regulations on hours of work and rest at sea. The reason for this I believe is a lack of internal information within the shipping companies and aboard ships, but also the amount of teaching the subject in maritime education is somewhat limited. Although the interviewees lack the knowledge by heart, they know where to find information on the subject aboard and in web-based publications.

Language: Swedish

Key words: working hours, manning

Filed at: The examination work is available at the electronic library Theseus.fi

Innehåll

1 Inledning.....	1
1.1 Målsättning	1
1.2 Problemformulering.....	1
1.3 Avgränsning.....	2
1.4 Metodval	2
2 Teoretisk bakgrund.....	3
2.1 Internationell lagstiftning.....	3
2.1.1 ILO – MLC.....	3
2.1.2 ILO Konvention-180.....	4
2.1.3 IMO – STCW	5
2.1.4 Förnyelser i STCW 2010.....	6
2.1.5 IMO - SOLAS	7
2.1.6 IMO RESOLUTION A.890(21)	7
2.2 Finsk lagstiftning	9
2.2.1 Sjöarbetstidslagen (1976/296).....	9
2.2.2 Arbetstimmar och vilotimmar	9
2.2.3 Tvåskiftsarbete	10
2.2.4 Arbetstidsbokföring.....	11
2.2.5 Bemanning av finska fartyg	11
2.2.6 Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (2009/1687)	11
2.2.7 Statsrådets förordning om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009)	12
3 Tidigare forskning	13
4 Praktiska studier	14
4.1 Intervjuer.....	15
4.1.1 Intervju 1, Befälhavare.....	15
4.1.2 Intervju 2, Överstyrman	16

4.1.3 Intervju 3, Befälhavare	17
4.1.4 Intervju 4, Styrman.....	18
4.1.5 Intervju 5, Befälhavare	19
4.1.6 Intervju 6, Styrman.....	20
5 Resultat och tolkning	22
5.1 Respondenternas kunskap inom ämnet.....	22
5.2 Informationens tillgänglighet ombord	22
5.3 Den tillgängliga informationens ändamålsenlighet	22
5.4 Sjömansutbildningens allmänbildande funktion inom ämnet.....	23
5.5 Ruttens inverkan på arbetstimmarna.....	23
5.6 Besättningens erfarenhet inverkar på arbetsbördan	23
5.7 Vaktsystemets effektivitet.....	24
5.8 Bemanningens tillräcklighet	24
6 Sammanfattning.....	26
7 Förslag till vidare studier.....	27
Källförteckning och bilagor.....	28
 Intervjufrågor till däcksbefäl	 Bilaga

Ordförklaring

IMO - International Maritime Organisation

ILO - International Labour Organisation

MLC - Maritime Labour Convention

SMCP - IMO Standard Marine Communication Phrases

STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers

1 Inledning

Arbetstider och vilotider är alltid ett aktivt samtalsämne bland sjömän. Detta arbete utreder hur bra bemanningen av inhemska småtonnagefartyg i utrikestrafik uppfyller de befintliga reglerna och kraven för arbetstid och vilotid ombord. På senare år har trötthet i arbetet blivit mer uppmärksammat i media och inom forskningen. Under åren 1997-2003 har Olycksutredningscentralen undersökt tio fartygsolyckor som orsakats av att vaktchefen har somnat eller där det konstaterats att nedsatt vakenhet varit en delorsak till olyckan (Olycksutredningscentralen 2004, s. 1).

De senaste åren har det skett en del förnyelse inom regelverken angående ämnet. International Maritime Organization (IMO) har förnyat Standards of Training, certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-konventionen) och inom International Labour Organization (ILO) har en ny konvention gällande arbetsförhållanden till sjöss antagits. Dessa förnyelser håller även på att införas i den finska lagstiftningen.

Det som gjorde mig intresserad av ämnet var de aktuella förändringarna inom regelverken samt det att jag insåg att min egen kunskap inom ämnet var begränsad. Jag ville även utreda hur stor kunskap sjömän har om dessa regler.

1.1 Målsättning

Arbetets mål är att utreda arbetstidsreglerna, bemanningens tillräcklighet och befälets kunskap om ämnet ombord på finska fartyg. Jag vill även komma fram till idéer till lösning av de befintliga problemen

1.2 Problemformulering

Jag strävar efter att besvara dessa fyra frågor inom examensarbetet.

1) Vilka är de gällande arbetstidsreglerna?

- 2) Är fartygsbemanningen kompatibel med den aktuella arbetstidslagstiftningen?
- 3) Har befälet ombord tillräcklig kännedom om arbetstidsregler?
- 4) Vilka problem upplevs i praktiken vid efterföljandet av reglerna och hur kunde dessa avhjälpas?

1.3 Avgränsning

Arbetet avgränsas till finska lastfartyg som seglar under Kollektivavtalet för småtonnage i utrikesfart. Målgruppen för studien är däcksbefäl på dessa fartyg

1.4 Metodval

Den teoretiska delen av arbetet består av en studie av den gällande finska lagstiftningen och internationella avtal. Metoden för undersökningen kommer att utgöras av en kvalitativ studie bestående av intervjuer med personer som arbetar eller nyligen arbetat som däcksbefäl ombord på småtonnagefartyg under finsk flagg.

2 Teoretisk bakgrund

Här följer en översikt av de gällande reglerna angående både arbetstider och bemanning av småtonnagefartyg. Jag har gått igenom de gällande regelverken både nationellt och internationellt.

2.1 Internationell lagstiftning

Internationella regler angående arbetstider och bemanning stiftas av IMO och ILO, det är sedan upp till flaggstaterna att ratificera dessa regler och konventioner och implementera dem i den nationella lagstiftningen. De viktigaste internationella konventionerna gällande detta arbete är IMO:s *Standards of Training, Certification and Seafarers' Safety of Life at Sea (SOLAS)* konventioner samt ILO:s *Maritime Labour Convention* konvention

2.1.1 ILO – MLC

ILO är ett organ inom Förenta Nationerna (FN) som övervakar arbetsförhållanden och arbetar för sysselsättning globalt. Inom ILO stiftas globala bestämmelser och krav för arbetsförhållanden (ILO, *About the ILO*). De ILO-bestämmelser som gäller för sjömän finns under Maritime Labour Convention 2006 (MLC). MLC träder i kraft då tillräckligt många sjöfartsländer har ratificerat konventionen, till det krävs att 30 ILO-medlemsstater godkänner konventionen. I skrivande stund den 2 april 2012 har 26 länder skrivit under reglerna och dessa länder utgör 56 % av världens fartygstonnage. Finland finns inte ännu bland de länder som har ratificerat MLC. I och med att MLC införs kommer 36 av ILO:s gamla sjöfartskonventioner att slås ihop till en och samma konvention. Innan MLC införs gäller Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 för arbetstider och fartygsbemanning från ILO:s sida (ILO 2011).

I MLC 2006-konventionen behandlar regel 2.3 arbetstider och vilotider. Regeln inleder med att framställa målet för regeln: *Att säkerställa reglerade arbets- och vilotimmar för sjömän*. Regeln förutsätter att medlemsstaterna stiftar sina lagar med minimumkrav utgående från denna regel. (ILO 2006, s. 30)

Termerna vilotimmar och arbetstimmar definieras i början av regeln. Till arbetstimmar räknas de timmar som krävs av sjömännen för att utföra sitt arbete ombord. Som vilotimmar räknas den tid som är utanför arbetstimmarna, korta pauser räknas inte till vilotimmar. (ILO 2006, s. 30-31)

Paragraferna 5 till 8 behandlar konkret reglerna om arbets- och vilotimmar. Paragraf 5 sätter gränser för hur mycket en sjöman får arbeta och måste vila. Gränsen för arbetstimmar är maximalt 14 timmar arbete under en 24 timmars period och maximalt 72 timmar under vilken som helst sjudagarsperiod. 72 timmarsregeln ger ett medeltal på cirka tio timmar och 15 minuter arbete per dag. Minimumkrav på vilotimmar är tio timmar under ett dygn och 77 timmar under vilken som helst sjudagarsperiod. Medeltalet för vila under sju dagar blir då elva timmar per dygn. (ILO 2006, s. 31)

Paragraf 6 bestämmer att viloperioderna inte får delas in i fler än två delar, varav den ena måste vara minst sex timmar lång. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. (ILO 2006, s. 31)

Paragraf 7 handlar om säkerhetsövningar ombord. Släcknings- och livbåtsövningar samt andra övningar beordrade av nationell lagstiftning måste ordnas på ett sådant vis att störningen av viloider minimeras. (ILO 2006, s. 31)

Paragraf 8 säger att då en sjöman är i beredskapstjänst skall det finnas tillräcklig kompensation tillgänglig i form av vila efter skiftet ifall vilan blivit avbruten av beredskapssysslor. (ILO 2006, s. 31)

2.1.2 ILO Konvention-180

Den ännu tillsvidare gällande ILO konventionen är: C180 Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (ILO180). Skillnaden mellan regel 2.3 i MLC och ILO180 är obefintlig. Kraven på arbets- och vilotid stämmer överens med MLC (ILO 1996).

2.1.3 IMO – STCW

STCW-konventionen har genomgått en större förnyelse nyligen. Under IMO:s STCW-konferens år 2010 i Manila på Filippinerna godkändes förnyelserna, de så kallade ”Manila amendments”. Förnyelserna gäller främst regler och kompetenskrav för sjömän i och med den tekniska utvecklingen som skett inom sjöfarten och en förbättring av övervakningen och uppföljningen av dessa. Förändringar har även skett inom kraven för arbets- och vilotimmar samt motarbetandet av drog- och alkoholbruket till sjöss. Sjömännens hälsokrav har även uppdaterats. (IMO 2011, s. V)

Kapitel 8 i STCW-konventionen behandlar vakthållning. Detta kapitel behandlar på ett generellt plan principerna för vakthållning gällande motarbetandet av trötthet hos besättningen samt vakthållningsarrangemangen ombord. Reglerna i konventionen är väldigt generella och hänvisar mycket till olika delar av STCW-koden för specifikationer. (IMO 2011, s. 50)

STCW-kodens A-del, åttonde kapitel behandlar mer ingående kraven gällande vakthållning ombord. Sektionen A-VIII/1 behandlar besättningens tjänstduglighet, så kallat ”*fitness for duty*”. Kraven på vilotimmar är de samma som räknas upp i ILO:s MLC 2006-konvention. Det vill säga ett minimum av tio timmar vila under en 24 timmars period och 77 timmar under en sjudagarsperiod. Likväl säger regeln att vilotiden inte får delas in i mer än två perioder under dygnet och att tiden mellan två viloperioder inte får överskrida 14 timmar. Av besättningen krävs bokföring av arbetstimmar på ett överskådligt och standardiserat sätt, bokföringen måste göras på fartygets arbetsspråk. I punkt 8 nämns det att ingen av dessa regler hindrar fartygets befälhavare från att slopa alla krav på vilotimmar vid exceptionella förhållanden, till exempel arbetsuppgifter i direkt anknytning till fartygets säkerhet, räddande av människoliv eller assistans av ett annat fartyg i nöd. (IMO 2011, s. 251)

Vid undantag kan även enligt punkt 9 kraven för kortsiktig vila slopas så länge en 70 timmars vilotid uppnås under en sjudagarsperiod. Detta undantag får ske högst under en veckas tid varefter normaltillstånd måste återföras till arbetsrutinerna. (IMO 2011, s. 251)

B-delen i STCW-koden ger råd om hur reglerna skall följas. De första paragraferna i kapitel 8 i B-delen behandlar motverkande av trötthet. Det första som nämns i kapitlet är att förhållanden, som leder till giltiga undantag för minskad vilotid endast skall bestå av arbete

som inte kan skjutas upp på grund av oförutsägbare säkerhets-, skydds- eller miljörisk. (IMO 2011, s. 351)

2.1.4 Förnyelser i STCW 2010

Kapitel 8 i STCW 2010 har sett en del förnyelser från den förra versionen. Här följer en genomgång och jämförelse där jag berättar vad som förnyats gällande arbetstider för vaktgående befäl.

STCW-konventionen

Regel VIII/1 som behandlar tjänstduglighet har fått tillägg till paragraf 1 gällande motarbetandet av trötthet. Vilotidsreglerna som tidigare endast gällt vaktgående personal gäller nu även personal som har arbetsuppgifter inom säkerhet, skydd och motarbetandet av nedsmutsning av naturen. Paragraf 2 är alldeles ny och ställer krav på myndigheterna att övervaka och motarbeta alkohol- och drogmissbruk ombord. (IMO 2011, s. 50)

Regel VII/2 som behandlar vakthållningsarrangemangen har hållits oförändrad förutom punkt 5 i paragraf 2 som tillkommit. Punkten lägger till att tillräcklig vakt skall hållas för att försäkra fartygsskyddet. (IMO 2011, s. 50)

STCW-koden

Sektion A-VIII/1 i STCW-koden är så gott som helt och hållet omformulerad i den nya versionen. I STCW 95 är minimikravet för tio timmar vila per en 24 timmars period. Kravet på vila under en sjudagarsperiod är endast 70 timmar istället för 77 timmar som i den nya STCW-koden (IMO 2001, s. 149). Kravet på 70 timmars vila existerar ännu i form av ett krav för undantagsförhållanden. Regeln på maximalt 14 timmar mellan viloperioderna har tillkommit i 2010 års upplaga. Tidigare fanns inget krav på tid mellan viloperioder i STCW. (IMO 2011, s. 251-252)

2.1.5 IMO - SOLAS

I SOLAS-konventionen (Convention for Safety at life at Sea) regleras fartygsbemanningen av kapitel V regel 14. Denna regel berättar väldigt kort med fyra punkter om kraven på säker bemanning av fartyg.

Punkt 1 säger att den nationella sjöfartsmyndigheten skall se till att varje fartyg är säkert bemannat ur sjösäkerhetssynvinkel och hänvisar sedan till IMO:s resolution A.890(21) ”Principerna för säker bemanning”.

Punkt 2 anger att varje fartyg skall inneha ett bemanningsintyg som anger minimum antal besättning som uppfyller kraven i punkt 1.

Punkt 3 behandlar arbetsspråket ombord. Varje besättningsmedlem skall behärska arbetsspråket tillräckligt för att kunna ta emot order och vid behov ge order på det språket. Om arbetsspråket ej är det samma som flaggstatens språk måste översättning till arbetsspråket finnas på alla listor och dokument som besättningen krävs använda.

Punkt 4 anger att det engelska språket skall användas som arbetsspråk vid kommunikation mellan fartyg och land samt mellan två fartyg och med lotsen. Detta kräver kunskap i IMO:s SMCP standardiserade kommunikationsfraser. (IMO 2009, s. 251-252)

2.1.6 IMO RESOLUTION A.890(21)

IMO-resolutionen A.890(21) är en resolution som handlar om principerna för säker bemanning av fartyg. I dokumentet räknas de saker upp som måste tas i beaktande då ett fartyg bemannas.

Resolutionen innehåller 3 annex och en bilaga

Annex 1 Principles of safe manning

Annex 2 Guidelines for the application of principles for safe manning

Annex 3 Guidance on contents and model form of minimum safe manning document

En bilaga med modellformulär över ett bemanningscertifikat.

Annex 1 räknar i punktform upp de krav som skall tas i beaktande gällande säker och tillräcklig bemanning. Här följer en översättning till svenska av punkterna.

1 Dessa principer skall beaktas då minimum säker bemanning av ett fartyg fastställs.

1.1 Besättningen skall vara kapabel att:

- 1.1.1 Upprätthålla säker brygg-, maskin- och radiovakt i överensstämmelse med STCW-konventionen
- 1.1.2 Förtöja och kasta loss fartyget
- 1.1.3 Klara av alla säkerhetsfunktioner ombord
- 1.1.4 Utföra operationer för att hindra skada på omgivningen
- 1.1.5 Upprätthålla säkerhetsarrangemangen samt renligheten på alla åtkomliga platser för att minska brandfaran ombord
- 1.1.6 Klara av den medicinska omsorgen för besättningen
- 1.1.7 Garantera säker transport av last, samt
- 1.1.8 Inspektera och upprätthålla fartygets strukturella integritet (IMO 2000, s. 3-4)

1.2 Besättningen skall inneha kunskapen att:

- 1.2.1 Operera alla vattentäta arrangemang och underhålla dem i fungerande skick samt ha en kompetent skadekontrollgrupp
- 1.2.2 Använda all släcknings-, nöd- samt livräddningsutrustning. Utföra underhåll på dessa, samla ihop alla ombord och överge fartyget
- 1.2.3 Använda huvudmaskiner och hjälpmaskiner och underhålla dem i säkert skick (IMO 2000, s. 3-4)

2 Existerande IMO-, ILO-, ITU- och WHO-överenskommelser skall beaktas gällande:

- 2.1 Vakthållning
- 2.2 Arbetstider och vilotider
- 2.3 Säkerhetsorganisation
- 2.4 Certifikat för sjöfarare
- 2.5 Utbildning och träning
- 2.6 Arbetshälsovård och hygien
- 2.7 Besättningens inkvartering (IMO 2000, s. 3-4)

3 Verksamhet som i mån av möjlighet skall uppmärksammas vid bemanning:

3.1 Krav för säkerhetsövningar och utbildning och övning av användandet av släcknings- och säkerhetsutrustning

3.2 Fartygsspecifik typskolning

3.3 Proviant och färskvattenkapacitet

3.4 Behovet av att utföra nödåtgärder

3.5 Färdighet till utbildning av praktikanter ombord

(IMO 2000, s. 3-4)

2.2 Finsk lagstiftning

Till de finska lagar och förordningar som reglerar arbetstider och fartygsbemanning hör Sjöarbetstidslagen (1976/296, i fortsättningen Sjöarbetstidslagen), Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (2009/1687, I fortsättningen Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg) och Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009, i fortsättningen Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet). De finska reglerna är med få undantag nästan identiska med de internationella regler jag gått igenom.

2.2.1 Sjöarbetstidslagen (1976/296)

Sjöarbetstidslagen är den lag som bestämmer om finska sjömäns arbetstider i utlandstrafik. Lagen iakttas även vid trafik mellan finska hamnar (§ 1, mom.1)

2.2.2 Arbetstimmar och vilotimmar

Sjöarbetstidslagen säger att den ordinarie arbetstiden är högst åtta timmar per dygn och högst 40 timmar i veckan (§ 4, mom.1). Veckan definieras till tiden mellan måndag klockan 00 och söndag klockan 24 (§ 3, mom.9). Detta är en sak som skiljer mellan den internat-

ionella lagstiftningen (STCW, MLC) där det talas om vilken som helst sjudagarsperiod istället för en fastslagen vecka enligt måndag till söndag.

Paragraf 9a behandlar minimivilotider. Liksom de internationella reglerna kräver Sjöarbetstidslagen även minst tio timmars vila under varje 24 timmars period och under sju dagar minst 77 timmar (§ 9a, mom.2). I frågan om vilotider talar Sjöarbetstidslagen om vilken som helst sjudagarsperiod istället för en vecka som i frågan om ordinarie arbetstid (§ 9a, mom.2).

Enligt Sjöarbetstidslagen får vilotiden under ett dygn delas in i högst två perioder varav den ena minst sex timmar, vilket stämmer överens med det som står i STCW-koden (9a, mom.3).

Sjöarbetstidslagen tillåter att vilotiden förkortas till sex timmar per dygn under två på varandra följande 24 timmars perioder, förutsatt att kravet på 77 timmar uppfylls under samma sjudagarsperiod (§ 9a, mom.2). Denna regel går ej att finna i varken den nyaste STCW eller MLC!

Undantagsregeln i STCW-koden sektion A-VIII-1 punkt 9 går att finna i Sjöarbetstidslagen, paragraf 9a tredje momentet. Lagen säger att den vakthållande personalens vilotid kan förkortas till 70 timmar per sjudagarsperiod (§ 9a, mom.3). Skillnaden från STCW koden är att detta inte nämns som ett begränsat undantag i lagen. Enligt STCW-koden får undantag från 77 timmars vila per sju dagar inte överskridas mer än två påföljande veckor. Medan Sjöarbetstidslagen inte tar denna begränsning i akt över huvudtaget (IMO 2011, s. 251-252).

Vidare nämns det i paragraf 9a moment 4 att störningar i vilotiden måste kompenseras med ersättande vilotid i efterhand.

2.2.3 Tvåskiftsarbete

Paragraf 17 i Sjöarbetstidslagen behandlar tvåskiftsarbete. Enligt paragrafen kan det på mindre fartyg under 500 registerton införas tvåskiftsarbete med mera än åtta timmars ordinarie arbetstid per dygn (§ 17, mom.1). Tvåskiftsarbete kan även införas på fartyg mindre än 1600 registerton genom kollektivavtal (§ 17, mom.2).

2.2.4 Arbetstidsbokföring

Enligt paragraf 20 i Sjöarbetstidslagen är arbetsgivaren ansvarig för upprätthållandet av arbetstidsbokföringen ombord. Arbetstidsjournalerna skall finnas tillgängliga för granskning av arbetsskyddsinspektion (§ 20, mom.1). Tillsynen av arbetstider övervakas av arbetsskyddsmyndigheten (§ 20, mom.1).

Arbetstidsbokföringen är en av de punkter som kan granskas vid en Port State-kontroll. År 2010 utfärdades det 1275 anmärkningar i samband med Port State-kontroller angående brister i arbetstider och vilotider på fartyg (Parismou 2010, s. 21). Detta utgjorde 1,97 % av den totala mängden anmärkningar under år 2010 (Parismou 2010, s. 42).

2.2.5 Bemanning av finska fartyg

Fartygsbemanningen regleras i huvudsak av Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg samt Statsrådets förordning om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009). Båda dessa regelverk trädde i kraft den 1 januari 2010.

2.2.6 Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (2009/1687)

Fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning stadgas i Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2010.

Det andra kapitlet i lagen handlar om behörighet, bemanning samt vakthållning. Femte paragrafen behandlar betryggande bemanning och säger i korthet att ett fartyg skall vara så bemannat att det kan framföras på ett säkert sätt utan onödig risk. Besättningens antal skall vara tillräckligt för att sköta vakthållnings- och säkerhetsrelaterat arbete ombord. (§ 5, mom.1-2)

Innan ett fartyg sätts i trafik måste redaren skicka in en skriftlig ansökan till Trafiksäkerhetsverket för att erhålla ett bemanningscertifikat för fartyget (§ 6, 1mom). Ansökan görs

genom att skicka in en ifylld version av blanketten ”Ansökan av fastställning av bemanningen”. Till ansökan hör ifyllnad av fartygets specifikationer och ett förslag till bemanning av fartyget (§ 6, mom.2). Trafiksäkerhetsverket ber sedan utlåtande angående bemanningen av arbetarskyddsmyndigheter och arbetsmarknadsorganisationerna. Sedan utfärdas ett bemanningscertifikat av Trafiksäkerhetsverket där det framgår minimibemanningen och behörighetsvillkoren för besättningen. Certifikatet gäller tillsvidare eller för viss tid. (§ 6, mom.3-4)

Paragraf 7 behandlar omständigheterna som skall beaktas vid utfärdandet av bemanningscertifikat. Då certifikatet utfärdas måste kraven på arbetstider nämnda i Sjöarbetstidslagen tas i beaktande. Fartygets följande egenskaper måste beaktas; storlek, fartygstyp, lasttyp, maskineffekt, maskinernas automationsgrad, utrustningen ombord, service och underhåll, fartområdet, antal passagerare, kosthållning och renhållning samt utbildning ombord. Bemanningen skall vara tillräcklig för att sköta nödgärder beskrivna i fartygets larmlista. (§ 7, mom.1)

2.2.7 Statsrådets förordning om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009)

Statsrådets förordning om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet går in noggrannare än Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg på detaljerna angående ansökan om bemanningscertifikat för ett finskt fartyg. Förordningen behandlar redarens och befälhavarens skyldigheter beträffande fartygsbemanning, bemanningscertifikatets giltighet samt behörighetskrav för besättningsmedlemmar och ansökan om behörigheter. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 2010.

Ansökan om bemanningscertifikat behandlas i paragraf 3 och skall innehålla följande uppgifter:

- 1) Vakthållningsarrangemangen,
- 2) Ordandet av arbets- och vilotiderna,
- 3) Fartområdena,
- 4) Hamnanlöpens frekvens och sjöresornas längd,
- 5) Förtöjningen och lösgöringen av fartyget,
- 6) Lasten, lasthanteringen, stuvningen och säkringen av lasten,

- 7) Fartygspersonalen och omhändertagandet av passagerarna,
- 8) Fartygets drift, service och underhåll,
- 9) Skyddet av havsmiljön. (1797/2009, § 3)

Vid bemanning av ett fartyg skall även beaktas om befälhavaren och maskinchefen deltar i vakthållningen (1797/2009, § 4).

Till redarens skyldigheter hör att se till att den som anställs ombord har tillräcklig behörighet och utbildning och att den anställda utbildas in i sin arbetsuppgift på fartyget (§ 5, mom.1). Befälhavaren ansvarar för fartygets säkra framförande och att all service utförs (§ 6). Bemanningscertifikat för internationell trafik utfärdas för högst fem år åt gången (§ 7, mom.2).

3 Tidigare forskning

Olycksutredningscentralen har gjort en studie år 2004 om förekomsten av trötthet vid arbete på kommandobryggan. Undersökningen baserar sig på en stor enkät gjord bland finskt däcksbefäl och kartlägger utförligt deras arbetsrutiner och sömnvanor. (Olycksutredningscentralen, S3/2004M)

4 Praktiska studier

Som metod för undersökningen valde jag en kvalitativ metod bestående av semistrukturerade intervjuer. Med denna metod förväntade jag mig att uppnå en friare diskussion med den intervjuade. Jag listade upp punkter för intervjuerna som jag refererade till under själva intervjun. Under intervjuerna förde jag anteckningar till pappers som jag sedan skrev rent till ett skilt referat från varje intervju. Jag strävade efter att träffa mina intervjuobjekt men om detta inte gick att ordna skötte jag intervjun per telefon. Frågorna till intervjuerna går att finna som bilaga till detta arbete.

På grund av undersökningens natur låter jag dem som deltog i intervjuerna förbli anonyma i texten. Genom anonymitet anser jag att intervjuerna fick en större tillförlitlighet, då de jag intervjuade kunde berätta om sina upplevelser och uppge sina ärliga åsikter utan att vara rädda för att de skulle nämnas vid namn i rapporten.

Jag intervjuade sex personer som alla har någon form av erfarenhet från arbete som däcksbefäl på finländska småtonnagefartyg. Tre av intervjupersonerna arbetar eller har arbetat som befälhavare medan de tre resterande personerna har erfarenhet av arbete som styrman eller överstyrman. Alla personer som deltog i intervjuerna är så unga att de har gått i sjöfartsskola inom de senaste fem åren.

4.1 Intervjuer

I detta kapitel redogör jag för innehållet i de intervjuer jag utfört med respondenterna. Texterna är sammanfattningar utgående från de muntliga intervjuer jag utfört hösten 2011. Frågebotten för intervjuerna går att finna som bilaga i slutet av arbetet.

4.1.1 Intervju 1, Befälhavare

Första intervjun jag utförde var med en befälhavare på ett cirka 1000 DWT (dödviktston) torrlastfartyg tillhörande ett litet finskt rederi. Fartyget trafikerar på Östersjön och Nordsjön på spotmarknaden med oregelbunden rutt och tidtabell.

Fartygets bemanningscertifikat kräver en besättning på fyra personer. Befälhavaren förutsetts ha vaktstyrmansbrev samt tolv månaders arbetserfarenhet som styrman. Som andra däcksbefäl fungerar en person med vaktstyrmansbehörighet. Utöver dessa behövs två personer med vaktmansbehörighet. En medlem av besättningen behöver inneha maskinskötarbrev. Dessa krav gäller på trafik inom Östersjön. Utöver denna bemanning krävs en femte medlem som innehar vaktmaskinmästarbehörighet då fartyget trafikerar på Nordsjön. Sommartid använder sig fartyget vanligtvis av en däcksmän till för att klara av mera underhåll under de varma månaderna.

Vid frågan om bemanningens tillräcklighet svarar han att allt fungerar väl om styrmannen är rutinerad och kunnig. Om styrmannen är oerfaren kräver det mycket extra arbete av befälhavaren för att säkerställa ett säkert framförande av fartyget, speciellt då det handlar om delar av ruten som går inomskärs. På grund av fartygets ringa storlek har man oftast ingen lots då man kör inomskärs vilket belastar befälhavaren ytterligare. Ruttens inverkan på arbetstimmarna är markant. Fartyget trafikerar till mycket varierande hamnar vilket gör att det ofta körs till och från tidigare okända ställen.

Fartygets däcksbefäl kör vanligtvis 6-6 vakter. På grund av besättningens storlek fungerar däcksmännen som dagmän för att få möjligast effektivt arbete utfört. Då extra utlik behövs på bryggan brukar man kalla upp styrmannen eller befälhavaren till hjälp.

Arbetstidsbestämmelserna finner han i fartygets ISM-manual, kollektivavtalet för småtonnage och vid behov från statens författningsdatabas Finlex. Exakta bestämmelser och reg-

ler för vilo- och arbetstider kan han inte utantill men säger sig lätt hitta informationen om han är osäker.

Han anser att reglerna fungerar bra i vanliga fall då man kör tillräckligt långa sjöresor och har en rutinerad besättning. Men då han har seglat med en oerfaren styrman blir det väldigt tungt under inläringen då han måste hjälpa till med lastningen och sträckor i skärgården. Arbetstimmaerna blir då många under ett dygn men de försöker i så fall så gott det går ge kompenserande vilotid ute på öppet hav.

Då jag frågade om arbetstidsbokföringen säger han att alla böcker alltid fylldes i ärligt. Han säger att arbetstimmaerna aldrig under hans tid kontrollerats under en Port State-kontroll.

4.1.2 Intervju 2, Överstyrman

Mitt andra intervjuobjekt har jobbat som överstyrman på ett 2800 DWT torrlastfartyg under ett två veckors vikariat. Utöver detta har han ett års erfarenhet av däcksjobb på småtonnagefartyg och cirka sex månader som styrman på finskt stortonnage.

Om arbetstider och vilotimmar vet han att han måste få minst tio timmar vila per dygn och 77 timmar per sju dagar. Han vet om att Sjöarbetstidslagen reglerar dessa frågor och ovanför dem vet han att IMO har regler angående frågan. Vid frågan om skriftligt material angående reglerna nämner han en skilt tryckt upplaga av Sjöarbetstidslagen som finns tillgänglig ombord på fartyget. Lagtexten tycker han att är tillräckligt lättbegripligt formulerad för honom. Information om detta inom sjöfartsutbildningen tycker han är knapphändig och kunde utvecklas vidare. Mer ingående utbildning om sjömannens rättigheter och skyldigheter vore på sin plats, tycker han.

Fartyget han jobbar på är bemannat med befälhavare, överstyrman, maskinchef, två matroser och en kock. Bryggvakten kör befälhavaren och överstyrman i 6-6 vakt. Han tycker att bemanningen är i svagaste laget och att arbetsmängden lätt blir stor med allt pappersarbete som utförs ombord. Arbetsfördelningen på bryggan är rättvis, båda deltar i lasthantering lika mycket och balansen gällande det övriga arbetet är bra mellan dessa två personer.

Gällande fartygets bemanningscertifikat har han ingen exakt kunskap om hur det är formulerat. Vid trafik utanför Östersjön krävs det en till styrman ombord. Detta tycker han är

avigt eftersom det just på Östersjön är frågan om korta sjöresor och mycket arbete medan man utanför Östersjön har det glesare mellan hamnarna och får mera möjlighet till vila.

Arbetstidsbokföringen fylls i samvetsgrant och ärligt i bokföringen. Överskridningar i arbetstidsreglerna förekommer ibland och är då nödvändiga för fartygets drift. Ombord på fartyget lever man mest i nuet och en långsiktig planering av arbetstimmar är mycket svår att uppnå om ej omöjlig. Ersättande vilotid brukar vid behov kunna ordnas bra då man är till sjöss. Den ersättande vilan anser han mycket viktig för att orka med arbetet.

4.1.3 Intervju 3, Befälhavare

Personen i den tredje intervjun arbetar som befälhavare på ett 65 meters torrlastfartyg med cirka 1300 tons dödvikt. Fartyget trafikerar mest på Östersjön och ibland på Nordsjön. Rutten varierar mycket. Lasterna är jämnt fördelade mellan trafik på spotmarknaden och längre befraktningsavtal.

Han är medveten om arbetstidslagstiftningen och kan utantill de viktigaste punkterna gällande vilotider. Han vet var man hittar information om arbetstiderna och nämner Sjöarbetstidslagen. Hans åsikt om lagen är att den är så gott som omöjlig att följa till fullo. Ombord på fartyget finns ett särtryck av Sjöarbetstidslagen. Från studietiden säger han att arbetstidslagstiftningen behandlades inom juridikundervisningen.

Hans fartyg har en bemanning på fyra personer bestående av befälhavare, styrman och två matroser. Av befälhavaren krävs vaktstyrmansbehörighet. En av dessa besättningsmedlemmar måste ha maskinskötarbrev. Detta är minimikravet på bemanning för Östersjön och Nordsjön. Bemanningscertifikatet är ett tillfälligt certifikat som låter dem ha denna bemanning på både Östersjön och Nordsjön. Ombord på fartyget har de sällan extra besättningsmedlemmar förutom sporadiska praktikanter.

Han tycker att bemanningen är tillräcklig för fartygets drift i de flesta fall. Arbetstidsreglerna följa ombord så långt det bara är möjligt. Arbetstidsreglerna brukar kunna följas eftersom det är möjligt att vila vid väntetider i hamn och på längre sjöresor. Ibland blir det tungt med längre sträckor i skärgården då han oftast kör dessa själv. Fartyget kräver ingen lots i varken Finland eller Sverige. De kompenserade vilotiderna tycker han att fungerar väl ombord på hans fartyg. Om en av dem som kör vakt blir tvungen till att arbeta ett

längre pass på grund av körning i skärgården eller utdragen lastning, ordnar de kompenserande vila genom att den andra går en längre vakt efteråt och då kompenseras vilotiderna.

Arbetstidsjournalen fylls i ärligt enligt arbetade timmar och uppföljningen av timmarna sker i en flytande sjudagarsperiod enligt reglernas ”vilken som helst sjudagarsperiod”. De tre senaste Port State-kontrollerna han varit med om har inte kontrollerat arbetstidsjournalen ombord.

4.1.4 Intervju 4, Styrman

Min fjärde intervjuperson har jobbat som styrman på ett 82 meter långt fartyg med cirka 3000 tons dödvikt. Fartygets trafikområde är Östersjö- och Nordsjöområdet. Fartyget trafikerar med varierande rutt under ett tidsbefraktningsavtal.

Hans kännedom om arbetstidslagstiftningen är minimal, han visste att det står om ämnet i Finlands lag men sade sig inte ha någon vetskap om var eller vad det står i lagen. Han har inget minne av att ha lärt sig om ämnet under sin utbildning. Hans åsikt om arbetstidsreglerna är att tvåskiftsarbete borde förbjudas till sjöss, förövrigt uppfattar han inga problem i arbetstidarrangemangens funktion.

Hans fartyg är bemannat av sex personer bestående av befälhavare, styrman, maskinist, kock och två matroser. Då fartyget trafikerar på Nordsjön krävs det ytterligare en styrman ombord. Bemanningen tycker han att räcker till i vanliga fall men är i minsta laget. Fartyget är alltid bemannat enligt minimikraven utöver sporadiska praktikanter som kommer från skolorna.

På fartyget körs ett vaktsystem med exakt 6-6 timmar vila och arbete. Ersättande vilotid säger han att inte används utan vakterna sköts exakt enligt schema. Fartygets sjöresor räcker flera dagar vilket gör att man har en regelbunden rutin. Få hamnar på rutten gör att det inte blir många extra arbetstimmar att kompensera.

Uppföljningen av vilotider tycker han att fungerar dåligt om den överhuvudtaget fungerar. Arbetstidsbokföringen fylls i ärligt efter arbetade timmar. Han säger att arbetstiden följs upp dåligt, han har inte hört om sjudagarsperioder för uppföljning, utan man lever i nuet och tar en dag i taget. Överlag fungerar vaktsystemet bra på fartyget vilket inte tillåter stora överskridningar i reglerna men tillåter ej heller längre än sex timmar vila.

4.1.5 Intervju 5, Befälhavare

Intervjupersonen arbetar som befälhavare på ett 65 meters torrlast-/general cargo-fartyg på cirka 1200 ton dödvikt. Fartyget trafikerar på spotmarknaden mest på Östersjön, delvis på Nordsjön.

Hans kännedom om arbetstidsreglerna är god. Rederiets kontor skickar varje år ut ett memorandum angående arbets- och vilotider. Annars brukar han kolla upp Sjöarbetstidslagen på nättjänsten Finlex om han är osäker. Han tycker att reglerna inte är ändamålsenliga eftersom han tycker att sex timmar inte är tillräcklig vila. Reglerna anser han är en kompromiss och att man måste göra kompromisser ombord för att få tillräcklig vila. Han har inget minne av att arbetstidsfrågor skulle ha behandlats under hans utbildning.

Fartygets normala bemanning på Östersjön är fyra personer och fem på Nordsjön. Besättningen består av befälhavare, styrman, maskinist och matros. På Nordsjön ökas bemanningen med ytterligare en däckssare. Bemanningsnivån är enligt honom tillräcklig för att operera fartyget, men ibland skulle det vara bra med en vaktgående styrman till. Utöver minimibemanningen brukar det normalt inte vara extra medlemmar i besättningen förutom elever från skolorna som ibland utför sin praktik ombord. Då det kommer nya medlemmar till besättningen brukar det ordnas med överlappande arbetstörnar, så att den nya styrmannen blir utbildad av en mer erfaren styrman. Utan detta avbytningsystem kunde han tänka sig att arbetsbördan skulle bli övermäktig.

Arbetstidsjournalerna fylls i ärligt efter arbetade timmar, överskridningar av reglerna sker väldigt sällan. Ersättande arbetstid tycker han är väldigt svårt att ordna eftersom alla oftast är i behov av vila efter lastning och lossning. Uppföljningen av arbetstiden är inte alltid väldigt noggrann. Det är svårt att följa upp för sjudagarsperioder, man lever mera i nuet och försöker ta en dag i taget.

I Port State-kontroller brukar arbetstiderna inte kontrolleras men däremot brukar de finska arbetsskyddsmyndigheterna följa upp vilotiderna ibland.

4.1.6 Intervju 6, Styrman

Intervjuperson nummer sex har arbetat som första styrman på ett cirka 100 meters torrlastfartyg med en dödvikt på cirka 4000 ton. De trafikerade först under ett tidsbefraktningsavtal och den sista tiden på spotmarknaden innan fartyget såldes.

Hans kunskap om lagstiftningen gällande arbetstider är god. Han nämner bland annat den finska lagstiftningen och kollektivavtalen samt ILO:s internationella avtal. Ombord på fartyget fanns alla reglerna att tillgå och rederiets egna direktiv gällande arbetstiderna. Arbetstiderna behandlades flyktigt i någon av juridikkurserna under utbildningen.

Reglerna gällande arbetstiden fungerade i teorin men verkligheten är ofta annorlunda än ett teoretiskt ideal. Då man endast var två styrmän ombord blev det tungt då man ofta lastade eller lossade från tidig morgon till sen kväll. Då man ännu räknar in avfärd och avgång under samma dag kan det mycket lätt bli många arbetstimmar på en dag. Flera gånger har det förekommit arbetsdagar som börjat klockan sex på morgonen och avslutats med avgång vid midnatt. Till sjöss fungerade arbetstiderna aningen bättre men mycket tid gick ändå åt till säkerhetsarbete och annat pappersarbete som sköttes utanför vakthållningen som övertid.

Fartyget var bemannat av nio personer bestående av befälhavare, överstyrman, förstastyrman, maskinchef, maskinmästare, båtsman, matros, lättmatros och kock. Bemanningen tycker styrmannen att var för liten vid lastningsoperationer då det är svårt att ta hjälp av den övriga besättningen vid lastningen. Däcksarna har svårt med att hjälpa till i land då de är fullt upptagna med ISPS-vakt och surring av lasten. Vaktgången var närmast omöjlig att arrangera vettigt i hamn då besättningen var så liten.

Fartyget kördes alltid med minimibemanning bortsett från praktikanter då och då. Praktikanternas arbetsinsats tycker han att sällan inverkade mycket vid normala arbetstillfällen. Vaktsystemet bestod av tio timmars vakt för styrmännen och fyra timmar för befälhavaren per dygn. Överstyrman körde vakterna klockan 08-12 och klockan 18-24, förstestyrman klockan 00-04 och klockan 12-18 samt befälhavaren klockan 04-08.

Uppföljningen av arbets- och vilotider gjordes med hjälp av arbetstidsprogrammet på dator. Överträdelser av arbetstidslagarna hände ibland eftersom arbetet inte kunde lämnas ogjort. Det var svårt att uppnå utan att pruta på säkerhetsnivån. Möjlighet till ersättande

vilotid gavs ibland vid behov i form av att befälhavaren körde en del av styrmännens vakter.

Arbetstidsbokföringen fyllde intervjupersonen i ärligt. Att ljuga om sina arbetstimmar för att bokföringen skall se bra ut nyttjar ingen tycker han, det är även bra att informationen om arbetsförhållandena ombord även går ända fram till rederikontoret. Arbets- och vilotimmarna följdes upp i en veckas perioder med hjälp av ett arbetstidprogram. I Port Statekontroller har arbetstiderna kontrollerats några gånger.

5 Resultat och tolkning

I detta kapitel går jag igenom de resultat jag kommit fram till i min undersökning. Jag tar fram de saker jag kommit fram till under mina intervjuer och genom källstudier.

5.1 Respondenternas kunskap inom ämnet

De personer jag intervjuat hade varierande kunskap om arbetstidslagstiftningen. Befälharna verkade kunna mera om ämnet. Detta tror jag att beror dels på att ansvaret för arbetstidsbokföringen och säkerheten i sista hand är deras. Delvis tror jag att deras djupare kunskap bottnar i en större erfarenhet än den som innehas av de flesta styrmännen. Trots den delvis bristande kunskapen gällande arbetstidsreglerna visste alla var de får tag på information vid behov.

5.2 Informationens tillgänglighet ombord

Överlag finns material om regler och lagstiftning väl till hands ombord på fartygen. De flesta av fartygen har särtryck av arbetstidslagen till hands och fartygets ISM-manual innehåller bestämmelserna. Ovetskapen om materialets tillgänglighet i fartygets ISM-manual är en sak som väcker lite oro. Endast ett av rederierna skickar ut ett årligt memorandum gällande arbets- och vilotider till fartyget. Den största orsaken till ovetskapen om reglerna anser jag är brist på information inom rederiet, om de inte skickar ut påminnelser om vilotider till fartygen. En hjälpande faktor vore om sjömännens intressebevakningsorganisationer skulle skicka ut informationsblad om reglerna oftare.

5.3 Den tillgängliga informationens ändamålsenlighet

Ett särtryck av lagen eller tillgång till lagen via internetportalen Finlex är i sig en bra sak och nödvändig. Men lagtexten är i allmänhet inte den mest lättförståeliga och det skulle

finnas orsak att samla ihop ett memorandum bestående av de viktigaste punkterna i reglerna på ett lättöverskådligt sätt.

5.4 Sjömansutbildningens allmänbildande funktion inom ämnet

Ingen av respondenterna hade någon tydlig bild av vad som lärts ut angående reglerna för arbets- och vilotider under studietiden. Några hade en flyktig bild av att ämnet behandlats i juridikundervisningen. Alla respondenter är såpass unga att de har studerat inom de senaste fem åren på en sjöfartsläroanstalt. Detta anser jag som en tydlig indikation att det inte har fästs tillräcklig uppmärksamhet på ämnet under skoltiden. En orsak kan vara att det inte har behandlats tillräckligt ingående i undervisningen. Däremot visste alla respondenterna var de enkelt vid behov kommer åt information om arbetstidslagstiftningen.

5.5 Ruttens inverkan på arbetstimmarna

Alla personer jag intervjuat är av den åsikten att fartygets rutt spelar en stor roll i mängden vilotid som blir av. Korta rutter med många hamnar och farledsavsnitt inomskärs är faktorer som spelar in på arbetstiden. Hamntiden går åt till lastning och lossning av lasten samt förtöjningsarbete vid ankomst och avgång. Många små fartyg har lotsdispens till farlederna i Östersjöområdet vilket ökar befälhavarens arbetsbörda. Korta sjöresor ger dålig möjlighet till kompenserande vila, det är även svårt att kompensera vilotiderna eftersom alla i besättningen ofta kräver vila efter tunga pass i hamnar och körning inomskärs.

5.6 Besättningens erfarenhet inverkar på arbetsbördan

Flera av respondenterna ansåg att besättningens erfarenhet har en stor inverkan på den totala arbetsbördan ombord. Då den ena som går vakt är en ny styrman, går mycket tid åt till att utbilda denne. Befälhavaren låter ogärna en oerfaren person köra fartyget inomskärs och i trångare passager. Endast en av respondenterna hade ordentlig inskolning av en ny

styrman på sitt fartyg där de hade den nya och gamla styrmannen på överlappande arbetstörnar för att lära den nya styrmannen sina arbetsrutiner ombord.

5.7 Vaktssystemets effektivitet

Utgående från intervjuerna verkar det som om alla fartyg inte utnyttjar ett genomtänkt och effektivt vaktssystem.

6-6 vaktssystemet är vanligast på fartyg med två personers styrka inom däcksbefälet. Detta system låter minimikravet på sex timmars vila gå i uppfyllelse. Ett alternativt system vore ett vaktssystem som består av 8-8-4-4 timmars vakter. Ett sådant system ger möjlighet till en åtta timmars viloperiod per dygn.

En av de rådande principerna inom vaktgåendet bland respondenterna är att man kör mera på känsla och ger möjlighet till vila efter behov. Detta tycker jag att kan fungera bra som en kortsiktig lösning speciellt efter hamnanlöp och körning i skärgård, men det blir snabbt ohållbart i och med en ostrukturerad rytm i vakthållningen.

5.8 Bemanningens tillräcklighet

Alla fartyg förutom ett som respondenterna jobbar på var bemannade med endast befälhavare och styrman som däcksbefäl. Endast ett av fartygen hade krav på en extra styrman på Nordsjön. Ifall de övriga hade krav på extra manskap hade de en man till i däcksmanskapet eller en maskinist. Bästa lösningen skulle vara om det vid extra bemanning skulle krävas en till styrman i bemanningscertifikatet. Detta skulle ge en avsevärd lättnad i däcksbefälets arbetsbörda och ge möjlighet till mer vila. Å andra sidan ställer jag mig kritisk till behovet av mer manskap på Nordsjön jämfört med Östersjön. Vid körningar till Nordsjöområdet blir sjöresorna längre och därmed fås bättre möjlighet till vila medan trafik inom Östersjön i de flesta fall består av kortare sjöresor och mindre möjlighet till vila.

Till pappers är bemanningen tillräcklig i normala fall. Vid längre sjöresor har ett fartyg med befälhavare och styrman möjlighet till tolv timmars vila, dock endast maximalt sex timmars vila per gång om de kör 6-6 vakt. På fartyget i intervju 6 hade styrmännen möjlig-

het till 14 timmars vila per dygn vid sjöresor. Då fartyget har en dag i hamnen med förtöjningar, lastning och lossning på agendan blir det svårt för besättningen att få ihop till tillräckligt med vilotimmar.

Då ett fartyg är bemannat med endast två personers däcksbefäl anser jag att marginalerna blir för små. Kravet på vila är 77 timmar under en sjudagarsperiod. Då man går tolv timmar vakt per dygn blir summan för sju dagar 84 timmar vila, utan något övertidsarbete borträknat. Utöver den ordinarie arbetstiden finns det rum för i medeltal en timme övertid per dygn. På ett enskilt dygn är det tillåtet att arbeta 14 timmar. Att hålla sig till ett medeltal på en timmes och maximalt två timmars övertid är svårt, speciellt då sjöresorna är korta och det är tätt mellan hamnarna. Det gäller för besättningen att ta vara på den minsta lilla möjlighet till vila som erbjuds vid väntetider i hamn, å andra sidan räknas endast två perioder vila per dygn vilket gör att små snuttar av vilotid inte kan räknas in i den totala mängden vila på ett dygn.

Bemanningsnivå på ett fartyg är en balansgång mellan ekonomiska intressen och tillräcklig mängd personal. Av konkurrensskäl är det inte heller lätt att kräva en höjd bemanningsnivå jämfört med konkurrenterna. På små fartyg är vinstmarginalerna små, höjda krav kan leda till flykt av tonnaget till en förmånligare flagga.

6 Sammanfattning

Som jag tidigare konstaterat är detta ett ämne som ständigt är aktuellt. Trötthet på arbetet är förutom en säkerhetsrisk, även i det långa loppet en risk för den enskilda arbetstagarens hälsa. Tyvärr verkar det som om diskussionen om vilotider endast blossar upp då det händer någon fartygsolycka och diskussionen svalnar snabbt utan att konkreta förändringar sker. Jag hoppas innerligt att det inte krävs en stor katastrof innan en förändring av reglerna ser dagens ljus.

Fördelen med arbetstidsreglerna är att de är strikta men även lättförståeliga. Den som vill lära sig om ämnet har lätt att komma åt information. För att de involverade sjömännen skall vara bekanta med reglerna krävs ändå en ingående genomgång av ämnet inom utbildningen i sjöfartsskolorna men också regelbunden repetition inom rederierna och ombord på fartygen. Ombord på fartygen lönar det sig att gå igenom de fartygsspecifika variationerna såsom rutt och besättningens storlek och därefter kan man bygga upp det system som passar bäst i det aktuella fallet.

Reglerna om fartygsbemanning är i sin tur inte alls konkreta. Dessa regler räknar upp en stor mängd krav på vad besättningen skall klara av men presenterar inga konkreta riktlinjer för mängden bemanning som krävs på ett fartyg. Ur ekonomisk synpunkt är det förståeligt att rederierna vill köra med minimal bemanning. Därför vore det skäl för fackförbunden att ta en aktivare roll inom arbetet för säker bemanning och yrka på de nationella myndigheterna och inom de internationella arbetskraftsorganisationerna, för att uppnå en vettig nivå på bemanningen där det behövs

Resultaten i examensarbetet kunde troligen även ha uppnåtts genom en kvantitativ studie inom den berörda målgruppen. Genom att personligen intervju personer inom målgruppen anser jag mig ha uppnått ett gott resultat. Flera än sex personer kunde ha intervjuats, men jag insåg redan efter den fjärde intervjun att åsikterna inte skiftar nämnvärt. Genom en kvantitativ studie skulle jag ha fått ett bredare statistiskt material, men detta skulle ha uppnåtts på spontanitetens bekostnad. Genom att personligen genomfört intervjuerna kunde jag pejla intervjupersonernas kunskap och känslor och däri snappa upp nyanser som skulle ha uteblivit ur ett statistisk material. Utgående från intervjupersonernas svar kunde jag även ställa kompletterande frågor eller omformulera frågorna på olika sätt för att säkerställa att respondenten förstod frågan. Ämnet öppnar sig för flera intressanta vidare studier i olika riktningar, Jag presenterar dessa idéer vidare i kapitel 7.

7 Förslag till vidare studier

Detta är ett ämne som kunde studeras vidare på flera olika sätt. Genom en större kvantitativ studie kunde man få ett bredare statistiskt material för analys. Det finns även möjlighet till praktiska fallstudier inom ämnet. Till exempel kunde man forska hur mycket bemanningsnivån inverkar på ett fartygs ekonomiska lönsamhet och en praktisk fallstudie över hur effektiva olika vaktsystem är i praktiken vore intressant.

Källförteckning och bilagor

International Maritime Organization (IMO) (2009), *SOLAS CONSOLIDATED EDITION 2009*. London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization (IMO) (2011). *STCW Including 2010 Manila amendments. STCW Convention and STCW Code. International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers. 2011 Edition*. London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization (IMO) (2001). *STCW. International Convention on Standards of Training and Watchkeeping for seafarers 1978, as amended in 1995 and 1997*. London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization (IMO) (2000). *RESOLUTION A.890(21) adopted on 25 November 1999, PRINCIPLES OF SAFE MANNING*. London: International Maritime Organization.

International Labour Organization (ILO) (2011). *List of the 36 maritime Conventions and 1 Protocol which will be revised by the Maritime Labour Convention, 2006 after its entry into force*. Geneve: International Labour Organization. <http://www.ilo.org> (hämtat 7.5.2012)

International Labour Organization (ILO) (1996). *C180 Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996*. Geneve: International Labour Organization. <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C180> (hämtat 5.4.2012)

International Labour Organization (ILO) (2006). *Maritime Labor Convention 2006*.
<http://www.ilo.org/> (hämtat 4.4.2012)

International Labour Organization (ILO), *About the ILO*. <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm> (hämtat 15.11.2011)

Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg 29.12.2009/1687
www.finlex.fi (hämtat 2.4.2012)

Olycksutredningscentralen (2004). *Undersökningsrapport S3/2004M. Orsaken till och förekomsten av allmän trötthet vid arbete på kommandobryggan*. Helsingfors: Olycksutredningscentralen.

Sjöarbetstidslag 9.4.1976/296 www.finlex.fi (hämtat 2.4.2012)

Statsrådets förordning om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet 29.12.2009
www.finlex.fi (hämtat 2.4.2012)

The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (ParisMoU) (2010). *PORT STATE CONTROL, Voyage completed, a new horizon ahead. Annual Report 2010*. Den Haag: ParisMoU. www.parismou.org (hämtat 2.4.2012)

Intervjufrågor till däcksbefäl

Regler och lagar

Kännedom om regler för arbetstid?

- vem bestämmer reglerna?
- vilka regler gäller?

Tillgång till skriftligt material om arbetstidsregler på arbetsplatsen?

- vem har gett ut materialet?
- ändamålsenlighet?

Information inom utbildningen?

Eget fartyg

Fartygets specifikationer, storlek, typ, rutt, bemanning

Bemannings tillräcklighet på fartyget?

- bemanningscertifikat, minimibemanning eller extra medlemmar?

Arbetstider/vilotider

- följs reglerna?
- räcker reglerna till?

-Ersättande vilotid?

- uppföljning?
- vecka/vilka som helst sju dagar?